3
Regulering systeem van vervoerbewijzen

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (34042).**

De **voorzitter**:
Een hartelijk woord van welkom aan de staatssecretaris, die hier zo'n beetje de hele week in het gebouw mag zijn.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. In eerste instantie denk ik: is dit nu een heel schokkende wetswijziging die we vandaag behandelen? Misschien niet, maar aan de andere kant is de Wet personenvervoer en mobiliteit in Nederland wel heel belangrijk. Juist in een klein landje als Nederland, met relatief veel mensen in een klein gebied, is het van groot belang dat personen gemakkelijk, snel, efficiënt en liefst ook zo goedkoop mogelijk van de ene naar de andere plaats kunnen gaan om goed te kunnen leven, leren, werken en recreëren.

Het CDA vindt het van groot belang dat je zonder dat je de hele tijd iets uit je tas of je zak moet halen kunt reizen van deur tot deur, waarbij je zelf kunt kiezen: loop ik dit stukje, pak ik de fiets, huur ik een fiets, neem ik een taxi, ga ik met de bus, pak ik de auto, de trein of een van de mooie vervoersmodaliteiten die er op korte termijn misschien nog zullen komen?

Dat is juist de kracht, want nu hoor je vaak "ik reis nooit met de trein" of "ik reis alleen maar met de trein". Dan doen we onszelf maar ook de mensen die dat zeggen tekort. Ik geef daarvan een voorbeeld. Ik was onlangs in Rome. Ik kom graag in de eeuwige stad. Daar sprak ik met Nederlanders die daar bij toeval ook waren. Zij zeiden dat ze altijd met de metro gaan, omdat dat zo makkelijk is in Rome. Nu is de metro in Rome inderdaad heel gemakkelijk en als je je niet verdiept in de bussen, denk je: o jee, waar gaan al die bussen naartoe? Maar ik zei: probeer ook eens de bus te nemen naast de metro. Aan het einde van het weekend, nota bene in de Kerk der Friezen, kwamen we elkaar weer tegen. Toen zeiden die mensen dat ze ook de bus hadden genomen en dat een nieuw Rome voor hen was opengegaan. Dat is ook zo, want dan zie je andere dingen en ook meer dingen dan in de metro, maar dat begrijpt u vast.

Wat ik hiermee wil zeggen is dat als we mensen kunnen stimuleren en faciliteren om meerdere modaliteiten tegelijk te gebruiken, de mogelijkheden voor ons allen groeien. Dat is van groot belang voor het welzijn van onze mensen, maar ook voor de welvaart van Nederland.

In dat kader vindt het CDA het van groot belang dat we goed aandacht besteden aan de Wet personenvervoer 2000 en de wijziging daarvan.

Denkt de staatssecretaris dat de huidige wet voldoende mogelijkheden biedt om uiteindelijk te komen tot een geheel van modaliteiten waaruit je kunt kiezen? Anders gevraagd, wat heeft de staatssecretaris nodig van de Kamer om daar in de toekomst naartoe te werken? Dat is toch eigenlijk waar we absoluut heen willen.

Als we bekijken hoe we, in ieder geval op dit moment, komen tot die verschillende modaliteiten in het verkeer, dan zien we dat de mobiliteitskaarten daarin een belangrijke rol spelen. Op dit moment kun je zeggen dat zo'n 550.000 mensen, ongeveer 6% van de beroepsbevolking, alleen al voor het woon-werkverkeer gebruikmaken van mobiliteitskaarten. Meer dan de helft, 300.000, wordt aangeboden door de NS via de business card; de rest, 250.000, wordt aangeboden door andere aanbieders. Andere aanbieders kijken ook naar nieuwe, betere technologische applicaties, vooral in relatie tot brandstof, tijd, wegcapaciteit, milieu en arbeidsproductiviteit. In dat kader doet zich de vraag voor hoe de NS en andere aanbieders in de toekomst een zo goed mogelijk product kunnen aanbieden. In de keten van deur tot deur, met zaken als de huurfiets, de huurauto, de taxi, de bus, de trein en het tanken, is sprake van een heleboel aanbieders. In die zin ontstaat als vanzelf een gelijk speelveld. Bij de trein is echter sprake van minder aanbieders. Dan komt dat gelijke speelveld wellicht enigszins in het gedrang. Hoe borgen we in de wet dat we een gelijk speelveld blijven behouden voor alle aanbieders, nu en in de toekomst, die een mobiliteitskaart willen aanbieden? Of is de wet daar al op toegerust of is er iets nodig om dat te veranderen? Als je te maken hebt met een monopolist — op het hoofdrailnet zijn dat de Nederlandse Spoorwegen in Nederland en die bieden op dit moment meer dan de helft van de mobiliteitskaarten aan — ontstaat er wat dat betreft spanning of zelfs iets meer dan spanning maar dat willen wij niet. Hetzelfde probleem kan zich voordoen als je meedingt naar een concessie voor het regionaal vervoer. Dat hebben we in Limburg gezien. We moeten dat niet nog eens krijgen bij het aanbieden van mobiliteitskaarten. Wordt er wat dit betreft een gelijk speelveld gecreëerd voor de aanbieders van mobiliteitskaarten? Zo nee, wat er nodig is om dit alsnog te borgen in de wet?

Inmiddels hebben de concessiepartijen een platform opgezet voor de samenwerking. Dat is het Nationaal openbaar vervoer beraad, het NOVB. Het CDA vindt dat heel erg belangrijk, vooral in het kader van subsidiariteit. Als een platform dingen kan regelen, moet de overheid daar niet tussen zitten. Als ik het goed heb begrepen, is dit ook de insteek van de staatssecretaris. Hoe maken wij het NOVB nog sterker en hoe borgen wij dat in de wet? Kunnen wij daar nog iets in betekenen? Hoe meer wij het platform kunnen laten doen, hoe minder zorgen wij ons hoeven te maken wat dit betreft.

Het wetsvoorstel belast de ACM met het toezicht op de nadere regels inzake de instellingen die elektronische vervoerbewijzen uitgeven, de markt voor betaaldienstverlening in het openbaar vervoer en de verdeling van de opbrengsten uit het gebruik van elektronische vervoerbewijzen. In het wetsvoorstel wordt tevens vastgelegd welke sanctiemogelijkheden de ACM heeft. We hebben al eerder gesproken over de kracht van de ACM. Misschien kan de staatssecretaris nog kort ingaan op de vraag of de positie van de ACM in dezen sterk genoeg is. Vanmiddag hebben wij er ook nog een debat over. Ik heb met mevrouw De Boer in dat kader een aantal amendementen voorbereid om de positie van

de ACM te versterken. Is dat hier volgens de staatssecretaris ook nodig?

Er is sprake van spanning tussen de klantvriendelijkheid van de ov-chipkaart en de informatiebehoefte van deelnemers, vooral als het gaat om het in- en uitchecken. Gaat de staatssecretaris dat goed regelen of zijn er nog andere prioriteiten?

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. De ov-chipkaart had natuurlijk een prachtig systeem kunnen zijn. Reizigers hadden met alle gemakken van dien van openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Helaas hebben wij heel veel kinderziektes gehad met de ov-chipkaart. Achteraf gezien, hadden wij die problemen eerder of zelfs vooraf kunnen aanpakken als er goed geluisterd was naar de kritiek. Ook toen de problemen zich voordeden, hebben wij te lang toegekeken zonder echt in te grijpen.

Nu ligt er een wetsvoorstel voor ons waarmee wordt beoogd een en ander te veranderen. Wij hopen natuurlijk dat dat ook gaat gebeuren. Alleen zijn naar onze mening de ov-chipkaart en de systemen die daarachter zitten infrastructuur. Infrastructuur hoort eigenlijk onder de verantwoordelijkheid te vallen van de staatssecretaris. Dat hoort niet bij een bedrijf dat met publiek geld is opgericht. Wij hebben aandelen World Online verkocht en aandelen Telfort verkocht, en het geld daarvoor, miljarden, gebruikt om de ov-chipkaart te financieren. Het is allemaal met publiek geld opgericht en vervolgens is het allemaal bij een privaat bedrijf ondergebracht. Een bedrijf waarvan de top het ook nog eens nodig vond om zich niet aan de balkenendenorm te houden en zeer slechte prestaties leverde. Inmiddels wordt het bedrijf veranderd in een coöporatie van alle vervoerders, maar de SP-fractie is wel benieuwd hoe dit wordt uitgewerkt. TLS is immers opgericht met gemeenschapsgeld. Ziet de staatssecretaris nog geld terug van wat er is ingestopt of wordt het geld nu weggegeven aan de vervoerders?

Onze kritiek op de ov-chipkaart was dat er te weinig regie was. De staatssecretaris probeert met het wetsvoorstel om meer regie te krijgen over de ov-chipkaart en het productaanbod. Dat is iets waar wij al langer om hebben gevraagd. De staatssecretaris wil het ook mogelijk maken om bepaalde zaken af te dwingen als de concessiepartijen er niet onderling uitkomen. Deze werken nu samen in het NOVB. Kan de staatssecretaris uiteenzetten welke verwachtingen zij heeft van het NOVB? Een samenwerking tussen partijen die verder met elkaar moeten concurreren zal immers waarschijnlijk niet altijd vlotjes verlopen. In dat geval moet er vaak ingegrepen worden. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook wanneer het moment is gekomen om wel of niet in te grijpen. Hoe vaak verwacht zij te moeten ingrijpen?

Ik moet toegeven dat het wetsvoorstel een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Nu is het een grote chaos, door alle verschillende ov-producten en niet op elkaar aansluitende systemen die ov-bedrijven hanteren. De staatssecretaris hoopt dat er straks, na veel vergaderen, samenhang komt. Polderen en vergaderen is natuurlijk altijd prima, maar de vraag is of er zoveel vergaderd moet worden om een buskaartje. Kunnen vervoerders hun tijd niet beter gebruiken? Waarom moet er zo'n ingewikkeld systeem met zoveel verschillende vervoersregio's, tarieven en producten gefaciliteerd worden? Waarom pakt de staatssecretaris niet echt door? Waarom neemt zij niet gewoon de regie, zodat iedereen weet waar hij of zij aan toe is, met name de reiziger. De ov-chipkaart zou voor eenvoud en duidelijkheid zorgen, maar er zijn volgens mij nog niet eerder zoveel verschillende reisproducten geweest en de reiziger ziet door de bomen het bos niet meer. De SP-fractie wil hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

Ook binnen het gekozen kader wordt niet doorgepakt. Het is toch een gemiste kans dat dit wetsvoorstel geen mogelijkheden biedt om in te grijpen in de tarieven van het stads- en streekvervoer, door bijvoorbeeld een mogelijkheid te creëren een maximumtarief vast te stellen? Naar onze mening is de mogelijkheid om maximumtarieven in te stellen ook in lijn met het doel van dit wetsvoorstel, namelijk in te kunnen grijpen als zaken die concessie-overstijgend of van nationaal belang zijn, niet naar tevredenheid worden opgelost door de concessiepartijen.

Recent zagen wij bij verschillende regionale concessies gigantische prijsstijgingen. Die stijgingen zorgden voor veel onbegrip bij reizigers. Reizigers betaalden opeens veel meer voor dezelfde reis. Dit zorgt voor verwarring. Opeens moet je veel meer betalen voor dezelfde kilometer. De vraag is dan ook: waarom laat de staatssecretaris de mogelijkheid om in zo'n geval in te grijpen links liggen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik hoor de heer Bashir zeggen dat hij op de stoel wil gaan zitten van de vervoerder. Ik wil de heer Bashir hierover wat vragen, want als er schommelingen zijn in de tarieven, komt dat ook omdat dit noodzakelijk is voor een sluitende bedrijfsvoering. Daarover zijn afspraken gemaakt met de concessiegevers. Realiseert de heer Bashir zich dat de vervoerders kunnen aankloppen bij de heer Bashir voor schadevergoeding als ze de begroting niet sluitend krijgen? De heer Bashir stelt voor om maximumtarieven in te stellen. Hoe gaan we dit oplossen? Er zijn twee partijen die het openbaar vervoer betalen: één de reiziger, twee de belastingbetaler. Hoe gaat hij dit oplossen?

De heer **Bashir** (SP):
Als mijn voorstel wordt aangenomen, dan weten vervoerders en regionale concessiehouders en -gevers dat er maximumtarieven ingesteld kunnen worden. Op het moment dat zij een exorbitant tarief instellen, dan kunnen zij verwachten dat de staatssecretaris van haar bevoegdheid gebruik gaat maken om in te grijpen. Dan weten zij vooraf dat als zij bizarre tarieven gaan invoeren, dat er ingegrepen wordt. Zij kunnen zich daarop richten en met een realistische prijs komen, ook richting de aanbesteding.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Als de busprijzen in Limburg omhoog gaan, dan komt de heer Bashir hier de staatssecretaris vragen om daar paal en perk aan te stellen. Nogmaals, er zijn twee wijzen van inkomsten: één komt van de reiziger. Als die prijzen niet omhoog kunnen - wat inderdaad tot een sluitende exploitatie zou kunnen leiden - is de heer Bashir dan ook bereid om hier als tweede vorm van inkomsten belastinggeld bij te leggen? Want dat zou dan moeten.

De heer **Bashir** (SP):
Het voorstel is duidelijk. Met "exorbitante prijsverhogingen" heb ik het niet over een gewone prijsverhoging die bijvoorbeeld de inflatie volgt of iets meer dan de inflatie. Ik heb het dan echt over exorbitante prijsstijgingen. Die hebben we bijvoorbeeld gezien in Den Haag, met prijsverhogingen van 20%, maar ook in andere regio's. We hebben zelf ook onderzoek gedaan en toen hebben we gezien dat in sommige regio's de prijzen met 30% tot 35% omhoog waren gegaan. Dat is exorbitant. Op dat moment kan hier in de Kamer een debat plaatsvinden, maar dat hoeft niet. Het kan ook zijn dat de staatssecretaris zelf besluit dat dit buiten elke proportie is, dat dit concessiegrensoverschrijdend is en een rol voor zichzelf ziet weggelegd om in te grijpen. Dan kan de staatssecretaris ingrijpen en dan komt inderdaad de vraag naar boven wie voor de gemiste kosten moet opdraaien. Mij lijkt het logisch dat dit degene is die de aanbesteding heeft uitgeschreven en niet de nationale schatkist.

Het valt mij op dat dubbele opstaptarieven inmiddels tot het verleden behoren, maar dat dit nog niet geldt voor het verschil in de hoogte van het opstaptarief. Dit zorgt voor verschillen in de prijs van de heen- en de terugreis wanneer er met de trein door twee concessiegebieden wordt gereisd. Is het oplossen hiervan ook iets waar het NOVB zich momenteel mee bezighoudt of zou moeten bezighouden?

Dan nog een concreet punt. Vanaf 14 december 2014 is de ov-chipkaart niet meer te gebruiken op Texel. In antwoord op mijn Kamervragen hierover schreef de staatssecretaris dat ze van het voorliggende wetsvoorstel gebruik wil maken om de ov-chipkaart landelijk verplicht te stellen. Is dat al in voorbereiding middels een Algemene Maatregel van Bestuur? Zal dit verder voor alle regio's gelden? Op dit moment komen er namelijk ook berichten uit bijvoorbeeld Zeeland. Daar zou men in bepaalde regio's ook geen gebruik meer willen gaan maken van de ov-chipkaart. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Met dit wetsvoorstel komen er duidelijke regels voor de ov-chipbetaalmarkt. De ChristenUnie juicht dat toe. Welke regels er precies komen, weten we nog niet. Die komen namelijk in lagere regelgeving. De ChristenUnie wil graag meer duidelijkheid over de vraag wanneer de zaken die de staatssecretaris wil bereiken met deze wet voor de reiziger ook echt zichtbaar zijn geregeld. Ook wil mijn fractie de wet op een beperkt aantal onderdelen wat aanscherpen.

Ik zal eerst ingaan op het onderwerp gebruiksvriendelijkheid. Met het nieuwe artikel 30.2 kunnen er regels komen over de kwaliteit en de functionaliteit van vervoerbewijzen. Het kan daarbij onder meer gaan om het verplichten van de ov-partijen om enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen te bieden, zodat het woud aan overstappaaltjes kan worden aangepakt. Die paaltjes hinderen reizigers vooral en zorgen ervoor dat ze de trein missen. De staatssecretaris en ik hebben daarover al veel gedebatteerd. We wachten er al vele jaren op dat dit wordt aangepakt. Als we wachten op het initiatief van de vervoerders in het NOVB is de termijn van invoering beslist niet redelijk meer. De staatssecretaris vraagt zichzelf ook af of het lukt om op basis van zelfregulering tot de gewenste situatie te komen. De AMvB is bedoeld als stok achter de deur, maar wanneer zegt de staatssecretaris: nu is de grens bereikt en ik zet de AMvB in? Wat betreft de ChristenUnie wordt de AMvB met spoed opgesteld. De ChristenUnie wil het enkelvoudig in- en uitchecken uiterlijk 1 juli 2016 gerealiseerd hebben. Als de staatssecretaris vandaag niet met een toezegging komt, overweeg ik op dit punt een motie in te dienen.

Artikel 30.2 betekent volgens de memorie van toelichting ook dat vervoerbewijzen eenvoudig verkrijgbaar moeten zijn, tegen redelijke prijzen en kenbare gebruiksvoorwaarden. De ChristenUnie vindt deze invulling van gebruiksvriendelijkheid nog te smal. Het artikel zou bijvoorbeeld ook moeten gaan over de apparatuur die je daarvoor nodig hebt. Die zou bijvoorbeeld ook gebruiksvriendelijk moeten zijn voor mensen met een beperking. Daarover heb ik dan ook het amendement op stuk nr. 10 ingediend.

Ook mis ik in het artikel nog bepalingen over de privacy van het ov-chipkaartsysteem. Zo worden nu verplicht reisgegevens bewaard omdat de Belastingdienst moet kunnen controleren of declaraties terecht zijn en omdat de reiziger gebruik moet kunnen maken van de regeling voor geld terug bij vertraging. Wat gebeurt er als een reiziger dat niet wil, maar wel gebruik wil maken van een abonnement, en dus geen anonieme kaart heeft? De ChristenUnie wil dat in de AMvB een regel wordt opgenomen waarin wordt bepaald dat de reiziger zijn persoonlijke reishistorie kan wissen als hij ermee akkoord gaat, geen gebruik meer te kunnen maken van de regeling voor geld terug bij vertraging. Ook daarover heb ik een amendement ingediend, op stuk nr. 11. Daarin wordt geregeld dat er regels kunnen worden opgesteld over de bescherming van de privacy van reizigers.

Artikel 30 maakt ook regels mogelijk met betrekking tot de tarieven en de vervoersvoorwaarden. Dit kunnen regels zijn over een gelijke tariefstructuur voor reizen met verschillende vervoersmiddelen en over concessiegrenzen heen zonder dat dit leidt tot wijziging van de tarieven en voorwaarden. Dat is mooi; natuurlijk. Waarom is dit echter ook een kanbepaling? De NS weigert al jaren haar systeem van tariefeenheden te vervangen door een systeem dat uitgaat van het aantal gereisde kilometers. Het gevolg is dat reizigers op sommige trajecten, zoals Breukelen-Woerden en Lelystad-Zwolle, fors duurder uit zijn voor dezelfde reisafstand. Ik hoor de staatssecretaris graag toezeggen dat zij de NS zal gaan verplichten om vanaf 1 januari 2016 alle tarieven te berekenen op basis van het aantal gereisde kilometers volgens de kortste route. Ook op dit punt overweeg ik een motie.

De ChristenUnie vraagt zich af, waarom de staatssecretaris überhaupt voor allemaal kan-bepalingen kiest. Door de kanbepaling wordt de AMvB gepresenteerd als een soort uiterste middel als overeenstemming in het NOVB niet wordt behaald. Ziet de staatssecretaris op dit moment aanleiding om zaken daadwerkelijk in een AMvB te gaan regelen? Zo ja, over welke punten in het wetsvoorstel gaat het dan? De ChristenUnie wil hierover meer duidelijkheid. In het bestaande artikel 32, lid 3 is het nu al verplicht, ov-brede regels te stellen voor toegankelijkheid. Waarom is dit dan wel een moet-bepaling, maar geldt voor de nieuwe bepalingen over de toegankelijkheid van de ov-chipkaart in het wetsvoorstel ineens een kanbepaling? Waarom dit verschil? De ChristenUnie overweegt een amendement om in het wetsvoorstel vast te leggen dat de bedoelde regels niet kúnnen worden opgesteld, maar móéten worden

opgesteld. Ik laat het even afhangen van het verloop van dit debat of we dit amendement ook daadwerkelijk indienen.

De ChristenUnie vindt dat de positie van de staatssecretaris ten opzichte van het NOVB sterker moet. Het is goed als consensus kan worden bereikt en mooi dat dit op een aantal punten rond de ov-chipkaart ook gelukt is. Maar de innovatie gaat nog steeds veel te traag. Neem reizen op rekening. Wanneer kunnen alle consumenten in het hele ov reizen op rekening? Wordt het niet tijd om hierover duidelijke afspraken te maken? De staatssecretaris stelt verder dat het NOVB zelf een termijn kan stellen voor het vinden van een oplossing voor een aangedragen probleem. De ChristenUnie vindt dat de staatssecretaris zelf een beslissende stem moet hebben in het stellen van dergelijke termijnen. Verder stelt de staatssecretaris dat het niet de bedoeling is dat zij de uitkomsten van het NOVB-beraad doorkruist met nieuwe regels op grond van gewijzigde beleidsvoorkeuren. Volgens mij kan de staatssecretaris dit niet zeggen. Dan kan de Tweede Kamer namelijk geen enkele motie meer indienen over de ov-chipkaart. Uiteindelijk ligt het primaat bij de Kamer en niet bij het NOVB.

In het NOVB wordt uitsluitend samengewerkt op het gebied van het ov-chipkaartsysteem. Dit wetsvoorstel heeft ook deze smalle blik. De ChristenUnie vindt dat een gemiste kans. De begrippen "toegankelijkheid", "gebruiksvriendelijkheid" en "interoperabiliteit" zouden ook op andere onderdelen van de ov-organisatie moeten kunnen slaan. Ik noem twee voorbeelden, te beginnen met de reizigersrechten. Voor de reiziger is er nog steeds geen uniforme geld-terug-bij-vertragingregeling bij een reis van A naar B die met meerdere vervoerders wordt uitgevoerd. De staatssecretaris stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat dit niet onder de reikwijdte van artikel 30, lid 2 valt, omdat het om reizigersrechten gaat. Dit snapt mijn fractie niet. Op grond van dit artikel kunnen dus wel regels gesteld worden over vervoersvoorwaarden, maar kennelijk alleen als deze over de ov-chipkaart gaan. Maar niet als het over de reizigersrechten gaat. Dat terwijl reizigersrechten juist een onderdeel zijn van de vervoersvoorwaarden. Die zijn er niet alleen voor de vervoerder, maar juist ook voor de reiziger. Deze inperking van de reikwijdte van artikel 30, lid 2 vindt de ChristenUnie niet gebruiksvriendelijk. Ik heb daarover een amendement op stuk nr. 12 ingediend, dat regelt dat er ook landelijke regels over uniforme reizigersrechten kunnen worden gesteld.

Een tweede onderwerp waar samenwerking gewenst is, is de ov-marketing. Vroeger had je nog de gezamenlijke reclamespots voor het ov op de tv. Nu is elke vervoerder hiervoor zelf verantwoordelijk. Prima als de NS een campagne houdt voor de voordeelurenkaart. Maar waar is het integrale ov-marketingoffensief? De sterspotjes worden gedomineerd door veel vervoer over de weg en niet door het ov. Graag de visie van de staatssecretaris hierop. Ik heb hierover op dit moment nog geen amendement, omdat in sommige provincies niet de vervoerder, maar de overheid opbrengstverantwoordelijk is. Dit maakt de samenwerking op het gebied van marketing heel lastig. Ik besef dat maar al te goed, maar ik wil hierover graag een reactie van de staatssecretaris. Volgens de staatssecretaris gaat de reikwijdte van het wetsvoorstel niet over het functioneren van het openbaar vervoer in brede zin. Volgens mijn fractie zit hier de crux. De Wet personenvervoer 2000 waarover we spreken, gaat volgens ons wél over het hele ov. Is deze wet nog wel voldoende actueel, nu er door de komst van nieuwe betaalvormen en intelligente apps steeds meer nieuwe vormen van vervoer ontstaan?

Ik kom op het tweede onderdeel van het wetsvoorstel: de betaalmarkt. Het voorgestelde artikel 30a en verder biedt mogelijkheden om spelregels te ontwikkelen voor een goed functionerende betaalmarkt. Simpel gezegd: er kunnen regels komen voor een ordelijke landelijke introductie van nieuwe betaalvormen, zoals betalen met je mobieltje. Deze wet zorgt ervoor dat TLS de ene vervoerder niet kan voortrekken ten koste van de ander en dat ook andere partijen dan TLS vervoerbewijzen kunnen gaan uitgeven. Ik heb hierover twee vragen. In de eerste plaats valt het de ChristenUnie op dat het wetsvoorstel vooral gaat over vervoerbewijzen, maar eigenlijk heel weinig zegt over de hardware, de in- en uitcheckpaaltjes en de backoffice daarvan. In artikel 30a, lid 1 wordt melding gemaakt van instellingen die elektronische vervoerbewijzen uitgeven, beheren of exploiteren. De hele infrastructuur van in- en uitchecken wordt daar niet genoemd. Valt ook die daaronder? Kan met dit wetsvoorstel ook concurrentie voor TLS ontstaan, waardoor straks een andere partij incheckpaaltjes in een deel van Nederland gaat beheren? Dwingt deze wet af dat die partij dan goed moet samenwerken met TLS, zodat beide partijen alle vervoerbewijzen, van welke aanbieder dan ook, bij hun paaltjes accepteren? Als dat zo is, waarom staat dat dan niet expliciet in het wetsvoorstel? Als het niet zo is, behoudt TLS dan een monopolie op de paaltjes? Hierop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

Het wetsvoorstel richt zich uitsluitend op het systeem van vervoerbewijzen, betaalbewijzen en betaaldienstverlening van het openbaar vervoer. Dat staat in de nota naar aanleiding van het verslag. Het wetsvoorstel regelt echter niet een andere ordening van de vervoersmarkt. Op grond van dit wetsvoorstel kunnen geen regels worden gesteld aan de in- en verkoop van kilometers door nieuwe aanbieders of aan grootverbruikerscontracten die vervoerders onderling of met andere aanbieders van mobiliteitsdiensten afsluiten. Mijn fractie is hier teleurgesteld over. De Kamer heeft de motie-Dik-Faber/De Boer aangenomen. Daarin worden niet alleen nieuwe innovatieve mogelijkheden genoemd, zoals het betalen met je mobiel. De kern van die motie was juist de introductie van het roamingsysteem in de ov-betaalmarkt. Met andere woorden: meerdere aanbieders kunnen eigen landelijke ov-producten aanbieden en kopen daarvoor in bulk kilometers in bij de vervoerders. NS zou dan abonnementen kunnen verkopen die ook geldig zijn bij Arriva. Blokker zou een geduchte concurrent kunnen worden met goedkope dagkaarten die bij alle vervoerders geldig zijn. Nu moet Blokker nog onderhandelen met alle vervoerders over een kaart die geldig is in het hele ov. Het gebeurt dan ook regelmatig dat actiekaartjes niet bij alle vervoerders geldig zijn. De ChristenUnie wil dat net als in de telecommarkt de Autoriteit Consument & Markt erop toeziet dat alle mobiliteitsaanbieders tegen redelijke tarieven zaken kunnen doen met alle vervoerders. De vraag aan de staatssecretaris is waarom zij de vrijwel unaniem aangenomen Kamermotie op dit punt niet uitvoert.

Omdat de staatssecretaris de motie niet uitvoert, heb ik een amendement in overweging, analoog aan de regelingen voor roaming in de Telecommunicatiewet. Omdat dit natuurlijk niet van vandaag op morgen is ingevoerd en omdat de markt tijd moet krijgen om zich voor te bereiden, heb ik uiteraard rekening gehouden met een invoeringstermijn, die door de staatssecretaris kan worden bepaald. Mijn

fractie denkt als uiterste invoeringsdatum aan 1 januari 2018.

Het is mooi dat in artikel 30c is geregeld dat gegevens over reizigersstromen beschikbaar moeten worden gesteld, maar wordt hiermee de volledige uitvoering van mijn motie over open data gegarandeerd? Ik lees in dat artikel namelijk nog niet dat deze gegevens als open data beschikbaar moeten zijn voor iedereen, dus niet alleen voor de concessieverlener. Daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

Tot slot heb ik een vraag over de kosten voor de reiziger. Het beoogde effect van dit wetsvoorstel is dat er meer reisgemak komt. In de memorie van toelichting staat dat de kosten daarvan deels tot een beperkte tariefstijging kunnen leiden voor alle reizigers, maar wat is "een beperkte tariefstijging" en hoe verhoudt dit zich tot het feit dat in Nederland tariefstijgingen gereguleerd zijn door de concessieverlener? Krijgen we straks jaarlijks voorstellen voor extra tariefverhogingen? En waarom moet de reiziger betalen voor service die vanzelfsprekend zou moeten zijn? Waarom moet de reiziger betalen voor het oplossen van problemen die vervoerders zelf hebben veroorzaakt in het ontwerpen van een ov-chipkaartsysteem, omdat zij in de eerste jaren vooral met hun eigen blik hebben gekeken en niet de reiziger op de eerste plaats hebben gezet? Als we kiezen voor een markt met meer mobliteitsaanbieders, ontstaat er juist concurrentie op service en zijn tariefstijgingen niet nodig. Dan staat de reiziger echt op de eerste plaats.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Dit wetsvoorstel voorziet in het toegankelijker maken van gegevens over vervoersstromen voor nieuwe aanbieders van mobiliteits- of betaaldiensten. Aanbieders van mobiliteit kunnen met gegevens over vervoersstromen veel betere ov-producten ontwikkelen en op maat gemaakte reisadviezen geven. Te denken valt aan producten en informatie die verschillende mobiliteitsvormen meenemen, waaronder fiets, trein, leenauto et cetera. Als gevolg van meer openbaarheid van gegevens kunnen deze aanbieders individueel reisgedrag onderzoeken en daarbij op zoek gaan naar de beste en voordeligste abonnementen of reisvormen. Hiermee ontstaan een beter product en dus meer keuzevrijheid voor de reiziger. Dit is van groot belang voor de reiziger die op verzoek een op maat gesneden reisadvies van deur tot deur kan krijgen.

Daarnaast is het een doel om nieuwe aanbieders van mobiliteitsdiensten of betaaldiensten toe te laten op de ov-betaalmarkt. Het hebben van nieuwe aanbieders van mobiliteits- of betaaldiensten kan leiden tot een beter en goedkoper product voor de reiziger en meer keuzevrijheid. De klant moet met een gemakkelijk betaalmiddel toegang kunnen krijgen tot alle modaliteiten van openbaar vervoer en niet gehinderd worden door allerlei verschillende betaalsystemen. Dit wetsvoorstel biedt daarvoor de grondslag.

Het uitgangspunt van de wet is in eerste instantie zelfregulering van vervoerders en concessieverleners door middel van het bereiken van consensus in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, waar alle vervoerders en concessieverleners in zijn vertegenwoordigd. Als het NOVB echter geen overeenstemming kan bereiken, waardoor toetreding van nieuwe aanbieders van mobiliteitsdiensten of betaaldiensten wordt gefrustreerd, biedt dit wetsvoorstel de staatssecretaris de mogelijkheid om bij AMvB in te grijpen en spelregels op te stellen. Het geeft de staatssecretaris dus een zekere doorzettingsmacht als de partijen er onderling in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad niet uitkomen. Als liberalen staan we natuurlijk direct te springen om meer overheidsingrijpen, maar we zijn ook realistisch en we zien dat we hier te maken hebben met een imperfecte markt. Om het bestaande stelsel van gegevens toegankelijker te maken voor nieuwe toetreders en dus meer concurrentie toe te laten — wat kan bijdragen aan meer marktwerking — kan de VVD hier voor nu mee leven. Bij een voldragen ov-markt, een open markt, zou volgens de VVD de doorzettingsmacht die met dit wetsvoorstel wordt gecreëerd niet meer nodig zijn. We vragen dan ook aan de staatssecretaris of ze kan reageren op het opnemen van een horizonbepaling in de wet. We kunnen dan kijken of we aan de hand van een evaluatie de doorzettingsmacht kunnen laten vervallen.

De vervoerders en de concessieverleners gaan zich binnen het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad bezighouden met een spelregelkader voor transparante, non-discriminatoire tarieven, voorwaarden en toegang van nieuwe toetreders of gegadigden voor het aanbieden van onder meer nieuwe mobiliteitsdiensten en betaalwijzen. Helaas worden nieuwe aanbieders van deze kaarten en diensten niet betrokken bij het spelregelkader dat inderdaad van start gaat. Dat vind ik een gemiste kans. De nieuwe aanbieders zijn op zoek naar innovatieve nieuwe producten, terwijl de bestaande vervoerders gericht zijn op behoud van eigen belangen. Op welke wijze kan ook deze groep worden betrokken bij het vormen van een spelregelkader? Ik zou zeggen, laat ze gewoon bij het overleg aanschuiven. Ik overweeg om op dit punt een motie in te dienen.

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de staatssecretaris of de Kamer zich met de hoogte van de tarieven bemoeit, zoals de heer Bashir wil. Dit zou de decentrale tariefvrijheid tenietdoen en in strijd zijn met het decentrale concessiestelsel in het openbaar vervoer. Het wetsvoorstel huldigt dit standpunt ook, maar het is onduidelijk welke rol de staatssecretaris zichzelf hier aanmeet. Welke rol denkt de staatssecretaris hier te gaan spelen? Is er ook een vorm van toezicht op de beprijzing door de grootste vervoerder op het spoor? Het wetsvoorstel draagt het toezicht op de naleving van regels voor een goed functionerende ov-betaalmarkt op aan de ACM. Dat is positief, maar waar heeft dit toezicht precies betrekking op? Dat wordt niet helemaal duidelijk.

Het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad is op zijn beurt ook bezig met het uitwerken van een databank voor vervoersinformatie. Wanneer is die vervoersbank klaar? Ik ben het met mevrouw Dik-Faber eens dat we al een tijdje wachten op die openbaarheid van gegevens. Dat kan echt revolutionair werken in het openbaar vervoer. Kortom, de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 kan de ov-markt toegankelijker maken voor nieuwe mobiliteitsaanbieders door het beter openbaar maken van vervoersgegevens. Daardoor kunnen nieuwe aanbieders makkelijker toetreden en ontstaan er keuzevrijheid en kwaliteitsverbetering in die ov-betaalmarkt. De markt krijgt ruimte om te innoveren en dat is goed voor de reiziger. Met de opening van de betaalmarkt voor andere aanbieders kunnen we toegroeien naar een vraaggestuurde markt in plaats van een aanbod-

gestuurde markt, wat het nu is. Van product naar mobiliteitsdienst, daar gaat het om.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Allereerst wil ik de staatssecretaris danken voor het voorliggende wetsvoorstel. De Partij van de Arbeid is blij dat er eindelijk doorzettingsmacht komt voor de minister. We zijn verheugd vanwege de mogelijkheden die het wetsvoorstel biedt om te interveniëren in de openbaarvervoermarkt. Kort gezegd, om knopen door te hakken als vervoerders er onderling niet uit komen.

Zoals reeds door de regering is aangegeven dient dit wetsvoorstel om — ik parafraseer het even — overheidsinterventie mogelijk te maken door middel van regelgeving, met als rechtvaardiging dat zelfregulering de concessieoverstijgende problemen bij het systeem van vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer niet oplost. De voorgestelde wijzigingen passen binnen het decentrale concessiestelsel. Vervoerders zijn dus zelf als eerste aan zet om concessieoverstijgende problemen op te lossen. Als dat niet tijdig lukt, kan de rijksoverheid vervolgens vanuit haar stelselverantwoordelijkheid via regelgeving en toezicht de nodige maatregelen afdwingen. Dat lijkt voor nu een verstandige keuze, want de problemen, waaronder het meervoudig in- en uitchecken, de concessiegrenzen, die zorgen voor ongemakken, de veelheid aan regionale reisproducten, de problemen voor mensen met een functiebeperking, het ontbreken van informatie en een gebrekkige klachtenafhandeling, zullen door het aannemen van dit wetsvoorstel sneller tot het verleden behoren. Dat hopen we althans. Iedereen hier, maar ook iedereen buiten deze zaal is het erover eens dat het tijd is dat er stappen worden gezet op het vlak van de bureaucratie, de rompslomp, de loketten, de onleesbare gebruiksvoorwaarden en de onduidelijke informatie.

Regels zullen in dit wetsvoorstel gelijkelijk gaan gelden voor zowel het hoofdrailnet als voor de regionale concessiegebieden. Graag ontvangen wij nog een motivering op dit punt. Welke consequenties heeft deze bepaling indien concessieoverstijgende problemen bijvoorbeeld alleen betrekking hebben op regionale concessies? Wij krijgen graag een toelichting op dit punt.

Wij willen graag een motivering van de staatssecretaris waarom het toezicht op naleving van de regels in artikel 30a, eerste en derde lid wordt belegd bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Het bouwwerk van wet- en regelgeving op dit moment maakt dit de meest logische stap; het ligt in de lijn der verwachting. Toch ga ik even in op dit punt. De argumentatie dat de onafhankelijkheid en deskundigheid van de ACM hierin doorslaggevend is, lijkt wel te billijken, maar de ACM is ingericht om markttoezicht te houden. Omdat er sprake is van een sterk geconsolideerde markt met weinig spelers, een publiek karakter en grotendeels publiek geld en publieke belangen, vraagt de PvdA-fractie zich toch af hoe geborgd is dat de ACM-toetsing passend is bij de omstandigheden en bij het karakter van de "markt". Graag hoort mijn fractie ook of er nagedacht is om dit bijvoorbeeld anders te organiseren en welke argumenten daarbij doorslaggevend zijn geweest.

In de memorie van toelichting schrijft de regering dat bij AMvB inhoudelijke zaken en bij ministeriële regeling technische zaken geregeld worden. Dat biedt veel ruimte, met name voor het kabinet. In een voorhang van de te maken AMvB is op dit moment nog niet voorzien. Graag willen wij van de staatssecretaris weten of zij voornemens is om de besluiten die zij gaat nemen aan de Kamer te zenden. Zo niet, wij willen dit graag en doen wellicht een voorstel op dit punt. Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris ons op dit punt tegemoetkomt.

De staatssecretaris kan nadat deze wet in werking is getreden een heleboel. Ze kán een heleboel, maar de vraag is of ze ook iets gaat doen, of ze gaat ingrijpen. Er kunnen regels worden gesteld met betrekking tot klachtenprocedures, betaaldiensten, vervoersbewijzen, betaaldienstverlening. Wij willen graag nader geëxpliciteerd krijgen wanneer ingrijpen zal plaatsvinden en wanneer dat gerechtvaardigd is. Hoe zal de staatssecretaris omgaan met de prudentia, een mooi woord voor de wens om wel of niet in te grijpen? Immers, daarmee valt of staat de werking van dit wetsvoorstel en de effectiviteit daarvan.

☐

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. We spreken over een wijziging van de Wet personenvervoer. Eigenlijk zou het daarbij in algemene zin moeten gaan over keuzes die reizigers kunnen maken over de wijze waarop zij willen worden vervoerd. Dat is eigenlijk een optimaal systeem voor een markt. Wat dat betreft zou ik durven zeggen dat eerdere keuzes op dit gebied goed zijn geweest. Die waren namelijk gericht op de markt en op de keuze van de reiziger. Natuurlijk zijn er dan kinderziektes, zoals de heer Bashir stelt. Als je een nieuw systeem invoert, dan kunnen er in het begin dingen niet goed gaan. Dat heeft soms ook met onszelf te maken. Soms hebben we gewoon te weinig basisvoorwaarden gesteld. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het woud van paaltjes waar mevrouw Dik-Faber over sprak. Dat hadden we wellicht kunnen voorzien. Daar hadden we wellicht ook iets aan kunnen doen. Het is echter nooit te laat om daar alsnog naar te kijken, zeker als je ziet dat de markt niet goed werkt.

Zoals gezegd werkt die markt voor het overgrote deel toch behoorlijk goed. Als ik kijk naar de concessies, de kwaliteit van het openbaar vervoer en naar allerlei zaken, dan zie ik dat er een positieve ontwikkeling is in het openbaar vervoer en dat er ook heel veel productkeuzes zijn. Naar mijn mening kunnen er nooit te veel keuzes zijn, ook al ziet de reiziger in de ogen van de heer Bashir dan door de bomen het bos niet meer. Ik denk echter dat de markt uiteindelijk bepaalt wat doorgaat en wat niet als er heel veel keuze is. Het gaat om het vervoer van deur tot deur. Daar kun je inderdaad verschillende keuzes in maken. Het is dan gewoon goed dat dit zo gebruiksvriendelijk mogelijk gebeurt.

Als rechtgeaard liberaal vind ik eigenlijk dat die markt zichzelf moet regelen, alleen hij werkt niet helemaal perfect zoals zojuist werd gezegd. Dat is voor mij toch een reden om bij voorbaat te zeggen dat ik dit wetsvoorstel steun, omdat ik denk dat het goed is om er toch nog wat dingen aan toe te voegen. Ik doe dat in de hoop dat de rechten die de staatssecretaris op deze manier krijgt, niet hoeven te worden gebruikt en dat de partijen die het moeten uitvoeren, het zelf met elkaar kunnen regelen. Ik hoop dus dat dit een soort stok achter de deur is die helpt om de zaken toch beter te krijgen.

Een van de dingen die mij ernstig storen, is dat het niet mogelijk is om enkelvoudig in- en uit te checken. We hebben daar tijdens een AO al eens over gesproken. Ik denk dat dit echt heel belangrijk is voor het gebruiksgemak. Het zou goed zijn om daar een termijn voor te stellen. Mevrouw Dik-Faber sprak over 1 juli 2016. Misschien is dat inderdaad wel een deadline die kan worden gesteld en moet het dan toch eigenlijk wel geregeld zijn.

Over die deadlines wil ik nog het volgende vragen aan de staatssecretaris. Kan zij aangeven op welke termijn zij denkt te gaan ingrijpen? Hoeveel geduld heeft de staatssecretaris voordat zij vindt dat de partijen het zelf te lang laten lopen? En als dat eenmaal gebeurd is, denkt zij dan dat er een moment komt waarop het geregeld is, de markt het wel zelf kan en zij zich daaruit kan terugtrekken?

Als zij denkt te gaan ingrijpen, hoe wordt de Tweede Kamer daar dan bij betrokken? De heer Hoogland sprak daar ook over. Hoe werkt dat? Komt er een voorhang? Hoe gaat zij ons informeren over de stappen die zij denkt te gaan zetten? Zijn de rechten die wij haar in dit systeem geven, ook voldoende toekomstgericht? Is dit voldoende om toekomstige betaalsystemen makkelijker ingevoerd te krijgen? Als we dat doen, creëren we dan niet het risico dat oude betaalsystemen wellicht in stand moeten worden gehouden die te beperkt gebruikt worden en daardoor te duur worden? Ik kan me voorstellen dat dit risico bestaat als je meerdere systemen hebt. De staatssecretaris schrijft in de memorie van toelichting dat zij in staat is, dat zij zichzelf het recht geeft of dat wij haar dat recht geven, om te garanderen dat er een nationaal betaalsysteem blijft. Dat is op zich prima, maar kan dat ook leiden tot een systeem dat gewoon te duur wordt? Ik ga ervan uit dat dit niet kan optreden en dat andere systemen dan toch voordelig genoeg zijn, maar mijn vraag aan de staatssecretaris is toch: is dat een risico of zie ik het te somber in?

Kortom, ik denk dat dit een goede aanvulling is op de Wet personenvervoer. Als het goed is, werkt zij in het voordeel van de reiziger en creëert zij meer duidelijkheid. Ik zou zeggen dat de Kamer daarmee blij moet zijn.

De vergadering wordt van 11.02 uur tot 11.11 uur geschorst.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Drie miljoen reizigers per week profiteren van het feit dat zij met één kaart gebruik kunnen maken van het hele openbare vervoer in Nederland. Een aantal belemmeringen staat het gebruiksgemak echter nog in de weg. Die zijn vaak het gevolg van het systeem achter de kaart.

Wat mij betreft staat de reiziger centraal. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd of er vraaggericht of aanbodgericht te werk wordt gegaan. Wij moeten de ov-chipkaart nog gebruiksvriendelijker maken. Het moet een landelijk systeem zijn dat niet ten koste mag gaan van de voordelen die de decentralisatie en de marktwerking de reiziger hebben gebracht. Ik kom zo terug op de vraag van de heer Bashir over Texel. Dit wetsvoorstel heeft in principe twee haakjes: het belang van de reiziger die gebaat is bij een gebruiksvriendelijk betaalsysteem, en het belang van een goed functionerende ov-betaalmarkt.

In het NOVB maak ik met decentrale overheden en vervoerders afspraken over landelijke concessiegrensoverschrijdende onderwerpen. Daarbij zijn ook consumentenorganisaties betrokken. Als ik kijk naar het functioneren van het NOVB, zie ik dat er ingewikkelde onderwerpen op tafel komen en dat men de doorzettingsmacht heeft om besluiten te nemen. Het is echter bekend dat ik wil kunnen ingrijpen als partijen er niet uitkomen. Daartoe pas ik nu de wet aan. Dit is niet zomaar ingrijpen. Enkele woordvoerders veronderstellen dat ik alleen maar dreig en zij vragen of ik ook werkelijk zal ingrijpen. Het antwoord op die vraag is "ja".

Ik geef het voorbeeld van single check-in/check-out. In het verleden zijn daarover rapporten geschreven. Er zijn veel belemmeringen en het is ingewikkeld om daaruit te komen. Het is bekend dat er een pilot gaat draaien, onder andere op de Valleilijn. Wat mij betreft is die pilot het begin van de invoering. Als er hobbels blijven komen waardoor ons doel verder uit beeld raakt in plaats van dat het dichterbij komt, zal ik bijvoorbeeld ingrijpen. Zo kan ik publieke belangen borgen waar de zelfregulering tekortschiet. Ik benadruk dat ik het belangrijk vind dat zelfregulering aan de orde is. Het aantal partijen is overzichtelijk, wij passen in één kamer. Op het moment dat de innerlijke drive er is om samen afspraken te maken, er goed wordt geluisterd en er creatief wordt gedaan, heeft de reiziger daar het grootste belang bij. Een stok achter de deur is nooit leuk en ik weet niet of die tot optimalisatie leidt, maar ik zal die stok wel gebruiken.

Ik kies daarbij voor kanbepalingen, want die geven mij die bevoegdheden; ik hoef ze niet in te zetten als partijen er zelf uitkomen. Op die manier kan ik beter rekening houden met het moment en de omstandigheden waarin maatregelen moeten worden getroffen. De heer Van Helvert vraagt of dat voldoende is. Ja, dat is voldoende. Natuurlijk heb ik daarbij het parlement nodig, want als het parlement laat blijken dat het mij daarin steunt, kan ik dit op het goede moment toepassen. Daarom gebruik ik het woord "kan". Ik kom zo terug op de vraag van onder andere de fractie van de Partij van de Arbeid hoe ik de Kamer daarbij betrek.

In principe kunnen alle concessiegrensoverschrijdende onderwerpen die een landelijke impact hebben door de wetgeving worden afgedekt. Ik had het net al over de single check-in/check-out. De heer Houwers zei dat dat voor hem een belangrijk thema is. Ikzelf gaf net al aan dat het wellicht een van de ingewikkeldste onderwerpen is. Ik laat dat echter niet los en ik ervaar daarbij de steun van de Kamer. Dat geldt ook voor de uitrol van het reizen op rekening, waarover mevrouw Dik-Faber begon, voor het beschikbaar stellen van data uit het ov-chipkaartsysteem, waarover de fracties van het CDA en de ChristenUnie het hadden, en voor de harmonisatie van de tariefstructuur van interoperabele reisproducten. Nogmaals, wat mij betreft moeten de partijen in het NOVB eerst de kans krijgen om met adequate oplossingen te komen. Pas als dat niet lukt, of niet tijdig, zal ik overgaan tot regelgeving.

Ik kom nog even te spreken over Texel. Ik heb de Kamer eerder laten weten dat ik Texel ook wil regelen met betrekking tot de landelijke werking van de ov-chipkaart. De heer Bashir vroeg daarnaar. Om dit voor heel Nederland te regelen, heb ik een wetswijziging en een AMvB nodig. Het wetsvoorstel gaat verder dan de onderwerpen waarbij binnen het NOVB wordt samengewerkt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik heb nu al een vraag over deze algemene inleiding van de staatssecretaris. Inderdaad gaat het wetsvoorstel uit van allerlei kan-bepalingen. De staatssecretaris geeft aan dat zij de partijen in het NOVB de tijd wil geven om met oplossingen te komen. Over een aantal onderdelen, bijvoorbeeld de single check-in/check-out en het reizen op rekening, spreekt de Kamer al heel lang. Ik ben nu drie jaar Kamerlid en volgens mij heb ik het hier al drie jaar over, en mijn voorgangers misschien ook wel. Wanneer is voor de staatssecretaris het moment aangebroken waarop zij vindt dat zij echt aan de slag moet gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat hangt af van de voortgang van de pilot die wordt gestart. We zijn ermee akkoord gegaan dat er een pilot zal worden gestart. Die zal ook worden gestart. Ik heb net aangegeven dat de pilot voor mij het begin is. En na de pilot gaan we door, in de zin dat we die single check-in/check-out uiteindelijk gaan regelen. Er is geen mogelijkheid dat we dat niet gaan regelen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Toch heb ik er behoefte aan dat de Kamer wat meer "smart" hierover wordt geïnformeerd. Ik heb er behoefte aan dat we duidelijk van de staatssecretaris horen wat binnen het NOVB de stand van zaken is rond de diverse onderwerpen —en dan niet alleen die single check-in/check-out, maar bijvoorbeeld ook het reizen op rekening — welke termijn het NOVB zichzelf heeft opgelegd en of de staatssecretaris daarmee akkoord kan gaan. Het is natuurlijk heel goed dat er een pilot is gestart, maar het kan wel tien jaar duren voordat zoiets over het hele land is uitgerold. Ik wil van de staatssecretaris echt meer smart informatie.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Het antwoord is heel makkelijk. U kent het werkplan van het NOVB. U kent de tijden die daaraan vastzitten. U kent de rapportages. Die antwoorden zijn er dus allemaal. Ik heb alleen gezegd dat er een aantal onderwerpen is waar ik zeker op zal ingrijpen. Ik weet dat er een pilot komt op de Valleilijn en daar ben ik blij mee. Ik wil dat die pilot goed start, zodat we meters kunnen maken. Die pilot is voor mij het begin van de uitrol. En wat betreft de andere onderwerpen binnen het NOVB: meer smart dan in het werkplan van het NOVB en de rapportage kan ik het voor u niet maken. De kwartalen staan daar gewoon opgeschreven.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Misschien een aanvulling op wat mevrouw Dik zojuist vroeg over de single check-in/check-out. Ik heb al aangegeven dat de belangen van de deelnemers anders zijn dan klantvriendelijkheid en dat het ook daarom van belang is dat de staatssecretaris hierin haar rol neemt. Ik vraag de staatssecretaris wat er op dit punt eigenlijk is te pilotten; je moet er gewoon voor zorgen dat men maar één keer incheckt en één keer uitcheckt. Heeft het te maken met hoe de deelnemers ermee omgaan of met hun belangen daarbij? Ik begrijp verder dat er een heel duidelijke deadline is voor die single check-in/check-out, want de kwartalen zijn genoemd. Die deadline is mij overigens niet helemaal bekend, maar dat is wellicht een tekortkoming van mijn kant. Kan de staatssecretaris hier op dit moment wat meer over delen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat geldt niet voor de single check-in/check-out. Daarvan hebben we afgesproken om de pilot te starten. De single check-in/check-out is de grootste wens maar ook het meest complexe vraagstuk. In het verleden heeft een commissie zich erover gebogen. Naar ik meen twee jaar of tweeënhalf jaar geleden is er een rapport van de voorzitter van die commissie, de heer Meijdam, verschenen. Daar blijkt ook uit hoe complex het is. Ik vind het overigens wel een uitdaging en niet een probleem. De vraag is alleen wel hoe we er zo snel mogelijk gaan komen zonder dat de zorgvuldigheid en het feit dat het ook daadwerkelijk gaat gebeuren, gehinderd gaan worden doordat we druk op een proces zetten in tijd. Ik heb een stok achter de deur. Ik ervaar die ook van de Kamer, zeker waar het gaat om single check-in/check-out. Die pilot gaat lopen op de Valleilijn. Daar is de Kamer ook over geïnformeerd. Ik vind het belangrijk dat die pilot zodanig verloopt, dat in ieder geval op dat traject de uitrol definitief kan worden en dat we dat ook op andere tracés kunnen realiseren. Op het moment dat er verschillende afwegingen plaatsvinden die niet meer in evenwicht met elkaar zijn en men er zelf niet meer uitkomt, zal ik die stok gebruiken.

De heer Hoogland heeft gevraagd hoe we dat dan gaan doen. Ik wil wel zorgvuldig te werk gaan en ook de Kamer erbij betrekken. Voor onderwerpen die voor regelgeving in aanmerking komen, zal ik eerst in een hoofdlijnennotitie nut en noodzaak én proportionaliteit behandelen en zal ik die notitie aan de Tweede Kamer sturen, zodat ook zij ziet wat de afwegingen zijn om dat te doen. Want we doen dan wel wat. Dan gaan we ook daadwerkelijk ingrijpen. In de hoofdlijnennotitie zal ik dan schetsen hoe de ov-betaalmarkt eruitziet, hoe regelgeving hierop ingrijpt en wat het beoogde effect is van die regelgeving. Ook financiële aspecten en administratieve lasten worden bekeken. Het moge duidelijk zijn dat ik die administratieve lasten zo veel mogelijk wil terugdringen, maar het gemak voor de reiziger staat voorop. Bij het opstellen van de hoofdlijnennotitie worden decentrale overheden, vervoerders, consumentenorganisaties en andere belanghebbenden betrokken. Pas daarna zal er concrete regelgeving in een AMvB opgesteld worden die ik vervolgens voor zal hangen bij de Tweede Kamer.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben wel verbaasd over hetgeen de staatssecretaris zegt, want er is al een consultatie geweest toen dit wetsvoorstel werd gemaakt. Dus alle betrokkenen zijn al geraadpleegd. En nu wil de staatssecretaris nog een keer met iedereen gaan overleggen. De staatssecretaris mag natuurlijk overleggen wat ze wil, maar het punt is dat ze dan pas over een jaar, anderhalf jaar, twee jaar of misschien nog later met regels komt. Welk tijdschema heeft zij dan voor ogen waar het gaat om het invoeren van die regels?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat hangt een beetje van het onderwerp af. Soms is de dreiging van de stok voldoende om een aantal belemmeringen weg te nemen binnen het NOVB. Het kan ook zijn dat de dreiging van de stok niet voldoende is en dan moet deze

daadwerkelijk uit de kast gehaald worden. Ik ben waar het gaat om dit onderwerp altijd heel blij met de inbreng van de SP-fractie omdat zij mij allerlei zaken toedicht en zij ontzettend graag wil dat ik ingrijp en het voor haar ga regelen, maar we hebben het systeem zoals we dat nu kennen en we hebben te maken met een decentralisatie, waarbij sprake is van meerdere concessieverleners en meerdere concessiehouders. In dat systeem moeten we het ook doen. Ik kan dus niet op de stoel van andere concessieverleners gaan zitten. Tegelijkertijd wil ik wel dat het voor de reiziger nationaal goed wordt geregeld. Ik heb dus rekening te houden met concessies. Ik ben daarin dus iets minder vergaand dan de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP):
Dat is duidelijk maar waar het mij om gaat is dat er al een consultatie heeft plaatsgevonden. Toen dit wetsvoorstel werd gemaakt is iedereen geraadpleegd en heeft iedereen een inbreng kunnen leveren, waar de staatssecretaris waarschijnlijk ook iets mee heeft gedaan. Nu ligt het wetsvoorstel er en moet er nog een keer een consultatie plaatsvinden. Laten we het wat concreter maken. Wanneer kunnen we het verplicht invoeren van de landelijk ov-chipkaart in bijvoorbeeld Zeeland en op Texel verwachten?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik zet het proces in werking van de wetswijziging en de AMvB en ik neem daar de Kamer in mee. Ik denk dat daarbij de consultatie iets minder ingrijpend is dan bij de single check-in/check-out. Ik vind het wel belangrijk. Het is natuurlijk niet dezelfde consultatie als voor het wetsvoorstel. Per onderwerp moeten we bekijken hoe we de belangen bij elkaar krijgen. Ik weet niet of u dat met mij ziet, maar ik zie ook waar belangen schuren en waar ze overwonnen kunnen worden. Het NOVB en de stok daarachter zullen gezamenlijk voldoende zijn om dit daadwerkelijk in te voeren.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wil het toch nog heel even over het inchecken en uitchecken hebben. Daarbij verwacht ik toch iets meer van de staatssecretaris. Zij zegt dat één pilot op één traject wordt gestart. Dat is dan ook nog de Valleilijn, een goed voorbeeld hoe de samenwerking goed kan verlopen. Dat is dus echt een goed voorbeeld, terwijl we natuurlijk ook weten dat er voorbeelden zijn van situaties waarin het wat lastiger verloopt. De vraag is of we dan een pilot moeten houden, terwijl het uiteindelijk gaat om verschillende belangen. De deelnemers hebben ieder een eigen belang en daarnaast heb je dan nog het belang van de klant. In die zin zou de inspanning van de staatssecretaris en van het kabinet op dit punt groter moeten zijn. Kan de staatssecretaris hierin niet duidelijker de lead nemen door niet alleen een pilot in te stellen maar ook duidelijk tegen het NOVB te zeggen dat we een deadline willen voor het moment waarop het in- en uitchecken in één keer kan?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb net al toegelicht dat we gelijk het meest complexe dossier pakken als voorbeeld voor het ingrijpen. Ik vind dat ook heel goed, want ik denk dat dit een dossier is dat veel aandacht heeft gekregen en waarin tot op heden weinig is bereikt. Ik hoor de woorden van de heer Van Helvert, die ik deel. Er wordt goed samengewerkt op de Valleilijn. Belangrijk is dat je laat zien dat goede samenwerking uiteindelijk de belangenverschillen kan overwinnen. Ik kan toezeggen dat ik maximaal één jaar na de start van de pilot bekijk of ik dit wettelijk ga regelen. Dan heeft de Kamer houvast, net als ik en inmiddels ook de spelers.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank u wel. Fijn. In deze toezegging zit een deadline, dat vind ik op zich heel goed. Maar ik hoor dat de staatssecretaris een jaar na de start van de pilot gaat bekijken of ze dit gaat regelen. Zouden we juist op dit punt, omdat we weten dat hier sprake is van een verschil van belangen tussen deelnemers en klanten, niet moeten zeggen: we gaan het regelen? Misschien kunnen we de staatssecretaris met een motie hierin steunen, zodat ze zich gesteund voelt door de Kamer dat dit daadwerkelijk moet gebeuren.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik begrijp uw wens, die ik deel, net als het einddoel, maar ik zie ook grote complexiteit in het systeem van nu en wat we uit dat systeem willen halen. Ik vind die complexiteit een uitdaging en niet een probleem dat onoverkomelijk is, maar ik heb de afgelopen tweeënhalf jaar ook één ding geleerd uit de dossiers in dit deel van mijn portefeuille. De druk opvoeren en echt op de tijdsdruk gaan zitten in plaats van op het doel dat uiteindelijk gehaald wordt en laten zien dat je dat niet loslaat, zijn voor mij verschillende elementen. Ik heb inmiddels geleerd dat onder druk veel vloeibaar wordt, maar uiteindelijk weet ik niet of we dan de meest perfecte oplossing hebben. Dus ik wil de heer Van Helvert dit anker geven. De Kamer maakt mij wat langer mee op dit dossier. Ik laat niet los. Dat weet men in het NOVB en de partijen weten dat. We zijn al ver gekomen in de afgelopen tweeënhalf jaar. Ik denk dat we heel grote stappen moeten maken waarbij single check-in/check-out de kroon op het werk van iedereen zal zijn. Ik hoop dat alle partijen die meeluisteren dit gehoord hebben.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
We spreken al zeven jaar over single check-in/check-out, het is belangrijk dat dat nu geregeld gaat worden. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat zij één jaar na de start van de pilot haar mind opmaakt of zij met wetgeving komt. Maar de pilot is nu nog niet gestart. Dat kan ook eind 2015 worden. Als we daarna een jaar wachten met het opstellen van wetgeving, dan verliezen we heel veel tijd. Is het niet een idee om nu alvast met de voorbereiding van de AMvB te beginnen zodat we geen tijd verliezen en we dit echt snel kunnen gaan invoeren?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik herhaal dat de Kamer weet dat dit een heel complex onderwerp is en dat dit al zo lang loopt dat er vele onderzoeken zijn gedaan. Ik vind dat dit zorgvuldig moet gebeuren. Laten wij afspreken dat ik in de volgende NOVB-rapportage aangeef hoe het NOVB hierin staat. In de rapportage van het NOVB zal ook nadrukkelijker aandacht worden besteed aan de single check-in/check-out. Ik houd vast aan dat anker want op die manier weet de sector dat het uitstellen van deze pilot geen zin heeft. Die is toegezegd eind van

dit jaar, het vierde kwartaal. Ik ga ervan uit dat die doorgaat en dat ik de Kamer volgend jaar in het vierde kwartaal kan berichten of ik de wetgeving wel of niet inga. Ik ga er tevens van uit dat wij qua proces dan snel kunnen handelen. Gelet op de complexiteit wil ik dat het meer doen onder tijdsdruk wordt ervaren als een uitdaging en dat deze kwestie daadwerkelijk wordt opgelost. Ik wil straks niet in de klem zitten dat het tijdpad niet wordt gehaald, waardoor wij geen resultaat hebben. Tot op heden loopt deze werkwijze goed in het NOVB. Met de stok waarover ik beschik na aanneming van het wetsvoorstel gaat die wat mij betreft nog beter lopen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De staatssecretaris heeft een ankerpunt en houdt daaraan vast. Dat is goed maar tegelijkertijd geeft zij aan dat zij in gesprek gaat met het NOVB om te horen hoe het daar valt. Met dit wetsvoorstel wordt echter beoogd dat de staatssecretaris dit niet aan het NOVB hoeft over te laten maar gewoon kan zeggen: dan moet het zijn geregeld in het belang van de reizigers, dan wil ik duidelijkheid over de single check-in/check-out. Wanneer slaat de staatssecretaris wat dit betreft met de vuist op tafel? Wanneer gaat zij dit regelen, zodat wij geen tijd verliezen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik denk dat mevrouw Dik-Faber mij niet goed heeft gehoord. Na dit stukje debat is het voor partijen duidelijk wat mijn standpunt is en wat het standpunt van de Kamer is. Volgens mij is de Kamer mijn baas. Ik heb aangegeven dat ik wel degelijk met mijn vuist op tafel ga slaan en dat mijn baas dat goed vindt. Ik denk dat de partijen in het NOVB inmiddels goed doorhebben wat het belang van deze pilot is en dat er geen weg terug is.

De **voorzitter**:
De vorige keer dat u hier met de vuist op tafel sloeg, heeft het meubilair het niet overleefd. Herhaal dat alstublieft niet!

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter, ik moet mijn opdracht toch goed uitvoeren!

Het wetsvoorstel gaat verder dan de onderwerpen waarvoor binnen het NOVB wordt samengewerkt. Bij de ordening van de betaalmarkt spelen ook de belangen van partijen een rol die niet in het NOVB zijn vertegenwoordigd, zoals aanbieders van mobiliteitsdiensten. Het creëren van een gelijk speelveld is een overheidstaak en leent zich daarom niet voor zelfregulering in het NOVB. Voor het goed functioneren van de ov-betaalmarkt en de grote rol van TLS daarin wil ik daarom ook regels kunnen stellen, met onafhankelijk toezicht door de ACM. De heer Hoogland vroeg, gelet op het gestelde over de ACM, of ik ook andere opties heb overwogen. Ja, ik heb gekeken of het toezicht ook via de ILT zou kunnen verlopen, maar omdat ikzelf de concessieverlener ben van het hoofdrailnet is die keus afgevallen, omdat ik vind dat de rollen zuiver moeten blijven. Ik wil geen toezicht op mijzelf houden. Dan ken ik de uitkomst op de verkeerde dagen ook. Dat is niet de bedoeling maar een andere partij is wel overwogen. Ik heb tevens gekeken naar toezicht door de ACM met het oog op de belangen van andere partijen dan de vervoerders die op de ov-betaalmarkt actief willen zijn. Het CDA gaf aan dat er wordt gekeken naar meer aanbieders. De regels kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op een eerlijker toegang van nieuwe vervoerders en aanbieders van betaaldiensten, zoals mobilitymixx, de ov-betaalmarkt, de wijze waarop TLS de tarieven berekent en de wijze waarop de vervoeropbrengsten worden verdeeld. Ook de ChristenUnie sprak daarover.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik wachtte op een toelichting waarom de ACM de meest aangewezen instantie is om dit te doen, maar die kwam niet. Daar vroeg ik eigenlijk wel om. Ik stelde ook in mijn bijdrage dat het best te billijken en te begrijpen is dat de ACM toezichthouder wordt maar dat het goed is om daar even op te reflecteren bij deze wetsbehandeling. De ACM is toch een instituut dat als uitgangspunt heeft dat er een markt is die functioneert. Ik beschreef in mijn bijdrage echter ook dat in dit geval een aantal kenmerken van een markt, die wel aanwezig zijn op andere gebieden waar de ACM toezicht houdt, ontbreekt: een kleine markt, een beperkt aantal spelers, behoorlijk geconsolideerd, nieuwe toetreders lastig. Ik vraag u om daar toch even op te reflecteren. Hoe gaat de ACM wat u betreft nu om met die andere marktomstandigheden dan in een reguliere markt? Dat is wel van belang voor de manier waarop je toezicht houdt en het toezicht organiseert.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik vind dit een heel terechte vraag van de heer Hoogland. Wij praten over het begrip markt als een eenheidsbegrip, waarbij iedere markt hetzelfde is. Maar dat is niet zo. Morgen zullen wij het hebben over de taximarkt. Vandaag hebben wij het over de spoormarkt. Iedere markt kent zijn specifieke omstandigheden. Ik vind dat de ACM, vanuit haar rol en de zuiverheid van haar taken, die markt op zijn waarde moet kunnen beoordelen. Zoals ik u al zei, heb ik de ILT overwogen, maar dat vind ik geen optie, om de redenen die ik net aangaf. De ACM zal vanuit haar onafhankelijke rol daadwerkelijk moeten dealen met de verschillende markten en die moeten kunnen beschouwen. Op basis van dit wetsvoorstel kan de ACM toezicht houden op de betaalmarkt voor het ov, zowel vooraf als achteraf. Bij overtreding kan de ACM bijvoorbeeld een last onder dwangsom opleggen. Zij heeft het ex-antetoezicht als sterk middel. De rol van de ACM en het feit dat het de ACM is, vind ik niet zo vreemd. Ik vind het wel een heel terecht punt dat u beschrijft, namelijk dat wij markten op een bepaalde wijze hebben ingericht. De spoormarkt kent vrij weinig spelers. Over het algemeen zijn het geen private spelers, maar op enigerlei wijze allemaal overheidsspelers. Zij hebben bijvoorbeeld een moederbederijf dat een staatsbedrijf is. Ik ben het dus helemaal met u eens, maar een andere toezichthouder dan de ACM zie ik op dit moment niet voor ogen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De conclusie dat een andere toezichthouder lastig is, kan ik delen. Dan is wel de vraag: wat gaan wij doen? Wat gaat u misschien doen, zo vraag ik de staatssecretaris, om het gegeven dat de markt een ander karakter heeft dan een aantal andere markten waarop de ACM toezicht houdt ter sprake te brengen? Gaat u vragen hoe de ACM daartegen aankijkt, zeker in het licht van de uitlatingen die gedaan zijn

door de ACM en een van haar bestuursleden over de spoormarkt? Daarin heeft de ACM zich de vrijheid gepermitteerd om haar visie te geven op de wijze waarop de spoormarkt is ingericht. Dat is geen taak voor de toezichthouder. Wij kunnen daar overigens best tegen; het is goed als ook een toezichthouder af en toe laat weten hoe zij daartegen aankijkt. Het is wel lastig, omdat de markt anders is. Wat gaan wij daar dan mee doen? Want zo blijft het een filosofisch debat. Dat is leuk, maar daar komen wij niet verder mee.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Uitlatingen van de ACM over markten laat ik aan de ACM. Ik vind dat de ACM zelf over haar uitspraken verantwoording moet afleggen. Tegelijkertijd blijf ik bij de constatering, hoe ingewikkeld ook, dat iedere markt een andere vorm kent. Ik noemde zojuist de taximarkt, waarover wij het morgen zullen hebben, en de spoormarkt. Zo heb je ook de energiemarkt en de telecommarkt. Iedere markt kan zijn imperfecties hebben of omstandigheden kennen die wij gezamenlijk hebben gecreëerd. Als de ACM toezicht houdt, vind ik dat zij dat op een zuivere manier moet doen, die past in de wet zoals wij die hier vaststellen. Het is de professionaliteit van de ACM om daadwerkelijk goed naar die markten te kijken en de handhavende taak goed uit te voeren.

En passant heb ik antwoord gegeven op de vraag van mevrouw De Boer. De heer Van Helvert heeft een vraag gesteld over de sanctiemogelijkheden. De ACM kan handhaven door middel van last onder dwangsom. Dat is geregeld in artikel 94 onder punt f.

Ik kom even terug op de samenvatting van wat ik net heb gezegd. Het wetsvoorstel heeft twee met elkaar samenhangende belangen op het oog. Een daarvan is dat van de concessiegrensoverschrijdende reiziger, die gebaat is bij een gebruiksvriendelijk betaalsysteem. De heer Hoogland vroeg mij hoe het zit met regionale concessie. Het antwoord is: ja, het kan ook bij concessieoverschrijding, als het meerdere regionale concessies betreft. Ook dat is van toepassing. Het tweede belang is dat van een open en goed functionerende innovatieve markt voor de betaaldiensten in het ov, waarop ook andere partijen dan vervoerders actief kunnen zijn.

Ik wil één ding nadrukkelijk zeggen: deze wet draait niet de decentralisatie van het regionale vervoer, het stadsvervoer en het streekvervoer terug. Hiermee worden rijksbevoegdheden in balans gebracht met de decentrale bevoegdheden, om de publieke belangen beter te kunnen borgen. Ik heb ook overleg gevoerd met de consumentenorganisaties, TLS en het NOVB, want uiteindelijk moeten we het samen doen, alleen wordt mijn rol in dit overleg op een andere manier vastgelegd, want de stok is in beeld.

Er is een aantal vragen gesteld, onder andere wat er in lagere wetgeving wordt geregeld. De heer Bashir en de heer Houwers hebben gevraagd wat ik van het NOVB verwacht. Dat heb ik zonet aangegeven. Het NOVB heeft een werkprogramma, daar rapporteert het ook over en ik vind het belangrijk dat daar de besluitvorming plaatsvindt. Valt hardware ook onder de regelgeving? Dat heeft mevrouw Dik-Faber gevraagd. Ja, de wetgeving heeft betrekking op het gehele betaalsysteem en onder uitgifte, gebruik en functionaliteit valt ook de hardware.

De heer Bashir en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd of ik mij op basis van dit wetsvoorstel wel of niet kan bemoeien met de tarieven in het openbaar vervoer. De heer Bashir was nog duidelijker en sprak over een maximumtarief. Ik kies er niet voor om het Rijk de bevoegdheid te geven om in algemene zin de tarieven in het stads- en streekvervoer vast te stellen. Dat geldt ook voor de maximumtarieven. Dat zou de decentrale tariefvrijheid tenietdoen en het is ook in strijd met het decentrale concessiestelsel. Het is dan ook niet opgenomen in het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel geeft mij wel de bevoegdheid om regels te stellen aan bijvoorbeeld een stelsel van concessiegrensoverschrijdende tarieven en producten, die het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen in plaats van belemmeren. Dát is precies waar het om gaat, want dat is in het belang van de reiziger.

Een harmonisatie van de tariefstructuur voor interoperabele reisproducten zou daar bijvoorbeeld onder kunnen vallen. Ik besef dat hierbij spanning kan ontstaan tussen enerzijds de tariefvrijheid van de decentrale overheid en anderzijds de beoogde samenhang en transparantie in concessiegrensoverschrijdende producten en tarieven. Indien een regeling nodig is, zal er altijd sprake moeten zijn van een zorgvuldige afweging.

Mevrouw Dik-Faber heeft een toezegging gevraagd over enkelvoudig in- en uitchecken. Daar heb ik al antwoord op gegeven. Mevrouw Dik-Faber wees er ook op dat in het wetsvoorstel staat dat een beperkte tariefstijging voor reizigers een gevolg kan zijn. Zij vraagt letterlijk waarom de reiziger daarvoor zou opdraaien. In de memorie van toelichting is opgenomen dat de kosten deels tot een beperkte tariefstijging kunnen leiden, deels worden gefinancierd door concessieverleners en deels voor rekening zijn van de concessiehouders of TLS als systeembeheerder. Dat zal worden uitgewerkt in de hoofdlijnennotitie waarin ik zal aangeven hoe ik hiermee verder wil gaan. Als dat aan de orde is, zal ook dat transparant gedeeld worden met de Kamer.

De heer **Bashir** (SP):
Het voorstel dat ik heb gedaan, geeft de mogelijkheid om maximumtarieven in te stellen. Het Rijk is dus niet verplicht om maximumtarieven in te voeren, maar als er exorbitante prijsstijgingen zijn, heb je de mogelijkheid om in te grijpen. Ik begrijp niet waarom de staatssecretaris ook tegen die mogelijkheid is. Kan zij daarop ingaan?

Staatssecretaris **Mansveld**:
We hebben een systeem ingericht met decentrale concessies en een hoofdrailnetconcessie. De decentrale concessieverlening en de aanbestedingen zijn ook een zaak van die decentrale overheid. Er zijn raden en staten die daarop toezien. Als ik ingrijp in het landelijke systeem door er een maximumtarief op te zetten, zal dat gevolgen hebben. De vraag is dan wat het maximumtarief zou zijn, hoe je het gaat inrichten en hoe concessieverleners en concessiehouders daar decentraal mee moeten omgaan. Over het hele systeem gezien is ingrijpen niet iets wat zuiver in het systeem past en daarom ben ik daar geen voorstander van. Dan hadden we nooit tot decentralisatie over moeten gaan. Dat hebben we wel gedaan en in dat systeem wil ik ook zuiver blijven opereren.

De heer **Bashir** (SP):
Je kunt daarin zuiver opereren op het moment dat je ziet dat de prijsstijgingen exorbitant zijn, bijvoorbeeld 100% of 150%. Of lagere prijzen, dat kan natuurlijk ook, bijvoorbeeld 50%. Dan zou je dat niet kunnen accepteren, omdat het concessiegrensoverschrijdend is. Het is van nationaal belang om te waarborgen dat iedereen van openbaar vervoer gebruik kan blijven maken. Ikzelf zou het onacceptabel vinden. Dan zou je kunnen ingrijpen.

Ik wijs ook op hetgeen de staatssecretaris zelf aan de Kamer heeft geschreven in een reactie op het rapport van de SP. Dit rapport hebben wij twee jaar geleden aan de staatssecretaris overhandigd. De staatssecretaris zegt daarin dat zij tegen extreme prijsstijgingen is en deze onwenselijk vindt. Als zij daartegen is, dan zou zij instrumenten moeten creëren om zo nodig in te kunnen grijpen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Waar ik prijsstijgingen onwenselijk vind, is waar ik bevoegd ben, namelijk op het gebied van mijn eigen concessie. In het geval van regionale concessies gaat het om decentrale afspraken tussen concessiehouders en concessieverleners. De prijsstijgingen die daar kunnen plaatsvinden zijn ook tussen die partijen afgesproken. Daar wil ik ze ook laten. Op die wijze ingrijpen haalt het fundament onder het systeem vandaan.

De vraag van mevrouw De Boer ging over de horizonbepaling. Ik ben geen voorstander van een horizonbepaling. Iets kan dan verdwijnen zonder dat er verder nog naar wordt gekeken. Ik vind het belangrijk dat ik de Kamer regelmatig informeer over de voortgang. Ik ben een voorstander van evaluatie en daarna eventueel een wetswijziging. Ik zeg niet op voorhand dat iets over vijf jaar uit de wet moet als het goed gaat via een Koninklijk Besluit.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik had er in mijn tweede termijn iets uitgebreider op in willen gaan. Het amendement ligt er net, vers van pers, en ik kan de staatssecretaris al bedienen. Het amendement voorziet inderdaad in een evaluatiebepaling. Dat zou ook met een toezegging kunnen natuurlijk, maar over vijf jaar ziet de wereld er weer heel anders uit. Het is misschien goed dat in de wet wordt verankerd dat er een evaluatie komt. In de toelichting wordt dan gerefereerd aan een horizonbepaling maar die wordt niet in de wet opgenomen. Volgens mij kunnen wij elkaar daarin heel goed vinden.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan lees ik zo het vers-van-de-pers-amendement en zal ik daarop reageren.

Wij hebben uitgebreid gesproken over het NOVB. Een aantal zaken in het NOVB hebben wij inmiddels goed geregeld, maar laaghangend fruit plukt altijd gemakkelijk. Het is nu natuurlijk de vraag of we ook de volgende complexe zaken kunnen oplossen. De heer Van Helvert vroeg: wat hebt u nodig om het NOVB sterk te maken? Dit soort debatten en dit wetsvoorstel, dat is wat ik nodig heb.

Dan is er nog een aantal vragen gesteld over TLS. De heer Bashir vraagt naar het geld dat met TLS gemoeid is en wat de stand van zaken is. Er zijn intentieverklaringen getekend. De intentieverklaringen zijn verder uitgewerkt in concrete financiële en juridische transacties. Een aantal bedrijven wil een en ander bij het moederbedrijf of op juridisch gebied uitgebreid zelf checken, wat begrijpelijk is. In die fase zitten we nu. We streven ernaar dat de oprichting van de coöperatie medio juni plaatsvindt. Het is nu mei, dus dit gaat hopelijk niet al te lang duren. Ik vind echter ook dat er rust nodig is en dat van de zorgvuldigheid van deze bedrijven moet worden gebruikgemaakt. De transacties vinden volledig in het private domein plaats. Er is geen sprake van dat het Rijk geld terug moet krijgen.

Dan de vraag van mevrouw Dik-Faber: maakt het wetsvoorstel ook concurrentie mogelijk? Ja; concurrentie is nu al mogelijk. Het wetsvoorstel biedt mogelijkheden voor een gelijk speelveld en voor de borging van de publieke belangen.

Nu ben ik bij de amendementen aangekomen. Er is net nog een amendement aangeleverd, dat is het amendement van mevrouw De Boer. Het amendement op stuk nr. 9, van het lid Bashir gaat over de maximumtarieven. Ik heb zojuist betoogd dat het systeem is zoals het is. Terugdraaien van decentralisatie is wat mij betreft niet aan de orde. Juist door die decentralisatie worden de tarieven ook decentraal vastgesteld. Ik kies er daarom niet voor om het Rijk bevoegdheden te geven om tarieven in het stads- en streekvervoer vast te stellen, dus ook niet als het gaat om maximumtarieven. Dat zou de decentrale tariefvrijheid tenietdoen en is wat mij betreft in strijd met het decentrale concessievoorstel. Ik ontraad dan ook het amendement.

Het amendement op stuk nr. 10 van het lid Dik-Faber gaat over de kwaliteit en functionaliteit van de apparatuur. De interpretatie van het voorgestelde artikel 30, tweede lid is zodanig dat de kwaliteit en de functionaliteit daar al onder vallen en ook de toegankelijkheid van de ov-chipkaart voor onder andere mindervaliden. Wat mij betreft, is dit amendement overbodig, maar ik laat het aan het oordeel van de Kamer.

In het amendement op stuk nr. 11 van het lid Dik-Faber wordt ingegaan op de bescherming van persoonsgegevens van de reiziger. Persoonsgegevens en -bescherming hebben we nu precies geregeld in de privacywetgeving. Ik denk dat de huidige systematiek — waarbij gegevens achttien maanden worden bewaard — zorgvuldig tot stand is gekomen. Het is belangrijk dat wij die niet via deze weg gaan veranderen. Hier zijn consumentenorganisaties, de minister van Financiën, VNO-NCW en de Belastingdienst allemaal bij betrokken geweest en in die samenhang is het ook vastgesteld. Ik ontraad deze motie. De termijn is bepaald door enerzijds privacycriteria en anderzijds service- en bedrijfsdoeleinden. Bij de bedrijfsdoeleinden gaat het bijvoorbeeld om betalingsafhandelingen en fraudedetectie. Er is bekeken of de reiziger zelf de gegevens zou mogen wissen, maar dat mag niet en daarom is gekozen voor deze maximale bewaartermijn. Ik ben ervan overtuigd dat — doordat alle partijen die ik net noemde er samen naar hebben gekeken — het ook vanuit iedere invalshoek geborgd is.

In het amendement op stuk nr. 12, ook van het lid Dik-Faber, wordt ingegaan op de gebruikersrechten van de reiziger. Dit amendement heeft geen betrekking op de ov-chipkaart,

terwijl het wetsvoorstel beperkt is tot het betaalsysteem. Het amendement heeft betrekking op de uitvoering van de vervoersovereenkomst. Daarom is dit niet de juiste plek om iets te regelen. Daarnaast is het overbodig, want in de verordening van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie uit 2007 over de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer is een "geld terug bij vertraging"-regeling opgenomen en deze verordening werkt rechtstreeks. Ik ontraad dit amendement.

Het amendement op stuk nr. 13 is ook van het lid Dik-Faber. Inhoudelijk werken de openbaarvervoermarkt en de telecommarkt niet op dezelfde wijze. Bij de telecommarkt is het via roaming mogelijk om gebruik te maken van elkaars netwerk. Bij het openbaar vervoer gaat het juist niet om het netwerk — iedereen kan ruimte op het spoor aanvragen bij ProRail en de weg is vrij — maar met name om een goed aanbod van diensten en producten. Deze diensten zijn daarbij plaatsgebonden. In bijvoorbeeld de telecomsector zijn de producten en diensten juist niet plaatsgebonden. Daarom is niet bekend wat dit amendement zou beteken en is een vergelijking met de telecomsector niet afdoende.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik werd even getriggerd, want ik heb het moment van liberalisering toch gemist. Bij dat moment had ik toch echt de vlag willen uitsteken. Er wordt gesproken over ruimte aanvragen op het hoofdrailnet. Volgens mij is het hoofdrailnet exclusief van de NS en kunnen andere vervoerders daar niet gaan rijden. Internationaal vervoer kan er wel over plaatsvinden. Maar ik kan iets hebben gemist.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Nee hoor, mevrouw De Boer heeft niets gemist. Bij het wetsvoorstel waarover we het vandaag hebben, hebben we gekeken naar de mogelijkheid om de betaalmarkt te regelen. Dit amendement gaat niet over de betaalmarkt, maar grijpt rechtstreeks in in de marktordening, doordat het ingrijpt in de exclusiviteit van de rechten die in de concessie staan. Er is daarbij niet gekeken naar bedoelde en onbedoelde gevolgen van dit amendement. De betrokken partijen in de samenleving zijn hierover bovendien niet geconsulteerd. De ACM heeft niet kunnen aangeven of dit in het werkpakket van de organisatie past. De Raad van State heeft hierover verder niet kunnen adviseren. Ik moet daarom dit amendement echt met klem ontraden.

Dan kom ik op het amendement op stuk nr. 14. Ik heb inmiddels de goede versie gekregen. Daarin zijn de zaken inderdaad aangepast. Ik was eerder iets kritischer over de tekst, maar als ik nu de tekst lees, kan ik het oordeel over dit amendement aan de Kamer laten.

De **voorzitter**:
Prima. Tot zover de eerste termijn. Bestaat er bij de leden behoefte aan het houden van een tweede termijn? Ik zie dat dat het geval is. Het woord is aan de heer Bashir.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk dat de staatssecretaris een aantal bevoegdheden inzet om ervoor te zorgen dat impasses worden doorbroken. Ik moet echter eerlijk zeggen dat de staatssecretaris op mij niet heel daadkrachtig overkomt. Zij wil zelfs nadat zij een pilot heeft gehouden, nog een jaar de tijd nemen om met aanvullende regels te komen. Waarom neemt zij hier zo veel tijd voor? Wij praten al jaren over alle problemen met de ov-chipkaart. Waarom kan zij niet zo snel mogelijk nadat het wetsvoorstel is aangenomen met aanvullende regels komen? Op die manier kan zij, in de aanloop naar de pilot, direct de problemen gewoon oplossen.

Ik heb ook nog vragen gesteld over de verschillende opstaptarieven. Op die vragen heb ik nog geen antwoord gehad.

Tot slot kom ik op mijn amendement. Ik vind het jammer dat de staatssecretaris ook geen bevoegdheid wil creëren. Ik zeg niet dat zij direct regels moet stellen voor de maximumtarieven. Het gaat mij erom dat er een stok achter de deur is. We moeten kunnen ingrijpen als in concessiegebieden echt exorbitante prijsstijgingen worden doorgevoerd, waardoor openbaar vervoer voor heel veel mensen onbetaalbaar zou kunnen worden. Als je zo'n bevoegdheid inbouwt, wil dat nog niet zeggen dat daarvan direct gebruik moet worden gemaakt. Je kúnt er wel gebruik van maken. Het kan ook een signaal zijn voor de lagere overheden en de vervoerders. Zij weten dan dat zij niet de tarieven direct flink moeten verhogen. Ik wil daarom de staatssecretaris toch in overweging geven om nog een keer goed naar het amendement te kijken. Als zij het amendement omarmt, wil dat niet zeggen dat zij direct ook in actie moet komen.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de heldere beantwoording. Ik wil op twee punten nog ingaan en ik wil een motie indienen. Moet ik die motie dan ook nu, in deze termijn voorlezen, voorzitter?

De **voorzitter**:
Ja, zeker.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De eerste motie gaat over het in- en uitchecken. Het debat is heel duidelijk. Wij willen in deze zaal allemaal dat we maar één keer hoeven in te checken en één keer hoeven uit te checken, los van welke vervoerder en liefst ook los van welke modaliteit je gebruikt; laten we het hier echter maar hebben over de vervoerders. De staatssecretaris zegt dat zij niet loslaat. Dat geloof ik heel graag en ik zie ook haar bevlogenheid, maar zij pakt dit niet echt vast en zij laat de knuppel in de kast. De staatssecretaris zegt dat zij een jaar na de start van de pilot — daarbij gaan we er maar even van uit dat we dit jaar nog gaan starten, maar dat is nog niet zeker — gaat beslissen of zij dit gaat regelen. Omdat de belangen van de deelnemers in dezen, de verschillende vervoerders, zo uiteenlopen en ook niet dezelfde belangen zijn als die van de reizigers, wil het CDA dat de staatssecretaris dit gaat regelen. Hoelang we ook bezig zijn met pilots, de belangen van de deelnemers blijven verschillend. De in- en uitcheckende reiziger hoeft daar niet op te wachten. Daarom dienen we de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat klantvriendelijkheid van de ov-chipkaart en de informatiebehoefte van de deelnemers geen gelijkgerichte doelen zijn;

constaterende dat daarom telkens in- en uitgecheckt moet worden bij het overstappen naar een andere vervoerder;

verzoekt de regering, spoedig te komen met een tijdsplan om het in- en uitchecken bij het overstappen naar andere vervoerders definitief te beëindigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (34042).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb een vraag over de motie. Over de motie en de tekst zijn wij het inhoudelijk allemaal eens, maar er rest nog één vraag: denkt de heer Van Helvert dat het indienen van deze motie helpt? We hebben het hier heel vaak over. Dit valt een beetje in de categorie dat we allemaal zon en overdekte fietspaden willen. Er zijn in het NOVB, in het vervoersberaad, al afspraken gemaakt. Daar is men hiermee bezig. Ik wil graag voor de motie stemmen; daar gaat het dus absoluut niet om, maar ik zit ook een beetje met de handen in het haar omdat wij hier soms dingen doen waarvan ik denk: is het wel nuttig en heeft het wel effect? Mijn vraag is dus: wat gaat deze motie nu echt betekenen voor de reiziger? Dat is namelijk uiteindelijk degene voor wie wij dit allemaal doen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Allereerst: ik ben blij met de steun van de PvdA voor de motie; dank daarvoor. Gaat het helpen? Ik geef eerst een algemeen antwoord en dan een specifieker antwoord. Als we in deze zaal het idee hebben dat wat wij zeggen en wat wij doen, niet helpt, kunnen we beter snel naar huis gaan. Ik ben het met u eens dat het in een democratie nooit zo snel gaat als wij zouden willen. Als leraar zei ik weleens dat Kadhafi dingen veel sneller kon doen dan wij, maar dat heeft ook zijn nadelen. Dat is natuurlijk zo. Niet alles gaat dus heel snel, maar ik ben ervan overtuigd dat dit wel helpt. Dat komt misschien doordat ik hier nog nieuw ben en nog niet zo lang Kamerlid ben als u, maar als wij als Kamer uitspreken dat wij dit willen regelen, dat wij niet wachten op pilots en dat we de belangen van de deelnemers niet laten prevaleren boven de belangen van de reiziger, ben ik ervan overtuigd dat dat helpt en dat de staatssecretaris daardoor gesterkt wordt. De staatssecretaris kan daar niet op antwoorden, maar ik ben ervan overtuigd dat zij gesterkt wordt door zo'n uitspraak. Natuurlijk kan de staatssecretaris in deze zaal, met de camera aan, niet zeggen dat de belangen van de deelnemers haar minder interesseren dan die van de reiziger. Natuurlijk kan zij dat niet zeggen, want dat zou haar positie in het overleg schaden. Ik heb er dus alle lof voor dat de staatssecretaris dat niet zegt, maar dat staat los van de verantwoordelijkheid die wij als volksvertegenwoordigers hebben om te zeggen dat wij maar één keer willen inchecken en één keer willen uitchecken. Vandaar de motie, maar ik ben blij met de steun van de PvdA.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik zou bijna zeggen: laten we de senioriteit van het Kamerlidmaatschap hier geen onderwerp van debat maken. U zit hier immers inderdaad korter dan ik, maar dat telt niet; daar hebt u gelijk in. Wat dat betreft, geef ik dus alle steun voor uw inzet. Ik begrijp ook wel een beetje wat u zegt, hoewel ik de vergelijking met Kadhafi wat minder subtiel vond.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik heb een vraag aan de heer Van Helvert. Wat doet zijn motie meer dan datgene wat de staatssecretaris ons al heeft toegezegd? Anders dan wat ik de heer Bashir zojuist hoorde zeggen, is het immers niet zo dat de staatssecretaris na afronding van de pilot met iets komt. De staatssecretaris komt binnen een jaar na de start van de pilot met iets. Voegt dit dan wel zo veel toe? Om het wat plat te zeggen: is dit niet een beetje symboolpolitiek?

De **voorzitter**:
Dat lijkt een beetje op de vorige vraag.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als de heer Houwers het debat goed heeft gevolgd, heeft hij duidelijk kunnen horen wat het verschil is qua insteek. Met alle respect voor de insteek van de staatssecretaris, maar er is een heel duidelijk verschil. Daarom was dat debat tussen ons er ook even. Waarom houden we een pilot? Er is nu maar één pilot op één lijn in heel Nederland en op basis van die pilot — als die straks, hopelijk dit jaar, start — gaan we een jaar na de start beslissen of we het gaan doen. Dat zei de staatssecretaris. Ik mag nu namens het CDA zeggen: laten we nu al beslissen dat we het gaan regelen omdat de belangen van de deelnemers verschillend blijven, hoe lang we ook pilotten. Kom, zo staat in de motie, met een tijdpad op welk moment we dat gaan regelen. Dat is het verschil.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik heb het debat goed gevolgd. Wat dat betreft is er geen verschil van inzicht. Maar ik heb de staatssecretaris volgens mij horen zeggen, maar ik hoor dat straks graag van haar zelf, dat als het niet geregeld wordt zij het over een jaar gewoon gaat regelen. Ze zei dus niet: ik ga erover nadenken om het te doen. Ik begrijp van haar dat ze het doet. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de staatssecretaris straks.

De heer **Van Helvert** (CDA):
We hebben gehoord wat we hebben gehoord in het debat. Ik kan eigenlijk alleen maar herhalen wat ik heb gezegd. Ik laat het hier dan ook bij wat betreft het antwoord op de vraag van de heer Houwers.

Het gaat nu ook over mobiliteitskaarten en een ov-chipkaart 2.0, waarbij je met één pas, of straks niet eens een pas, van alle modaliteiten gebruik kunt maken. Of je nu gebruik wilt maken van een fiets, een auto, een trein, een bus, een tram of een broodje of een blikje cola wilt kopen, dat moet allemaal met één kaart kunnen. Dat kan overal met vele aanbieders, behalve als het gaat om het spoor. De NS zal dus het netwerk open moeten stellen tegen kosten georiënteerde tarieven. Om te zorgen dat dat niet misgaat en we geen toestanden krijgen, maar juist een level playing field, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het wenselijk is dat ook andere aanbieders dan de NS in staat zijn om mobiliteitskaarten concurrerend aan te bieden;

constaterende dat het wenselijk is dat een gelijk speelveld voor alle aanbieders van mobiliteitskaartbedrijven wordt gecreëerd;

verzoekt de regering, met een voorstel te komen waarbij bedrijven die een mobiliteitskaart aanbieden treinkilometers of abonnementen bij NS tegen wholesalestarieven kunnen afnemen tegen een kostengeoriënteerde prijsstelling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (34042).

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik zal een motie indienen namens mevrouw Dik-Faber, die niet in de gelegenheid om hier aanwezig te zijn. Zij is wel de eerste ondertekenaar van die motie.

Ik wil beginnen met te refereren aan het amendement. Ik ben blij dat de staatssecretaris aangeeft dat zij zich hier prima in kan vinden en dat er na vijf jaar een evaluatie komt. Het is belangrijk dat we dat in de wet verankeren, zodat er een haakje ontstaat. Als er ooit sprake zal zijn van een perfecte, geliberaliseerde openbaarvervoermarkt, zouden we dat haakje willen gebruiken om de bepaling rond de doorzettingsmacht, die dan niet meer nodig is, weer in te trekken.

Ik zal nu twee moties indienen. De eerste motie is de motie van de leden Dik-Faber en De Boer.

De **voorzitter**:
U zegt dat mevrouw Dik-Faber de eerste ondertekenaar is, maar zij is weg en u draagt de motie nu voor en dient haar in en daarmee bent u de eerste ondertekenaar.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik schik mij naar de regels van de Kamer.

De **voorzitter**:
Dat waarderen wij bijzonder.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer in de motie-Dik-Faber/De Boer (23645 nr. 553) de regering heeft verzocht, de transformatie richting ov-chip 2.0 maximaal te stimuleren door zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen dat een systeem van roaming mogelijk wordt onder toezicht van de ACM;

verzoekt de regering, de toegezegde visie op de ov-betaalmarkt binnen zes maanden naar de Kamer te sturen en hierin de voor- en nadelen en de gevolgen voor de bestaande concessies van het voorgestelde systeem van roaming verder uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (34042).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kondigde in eerste termijn al aan dat ik overwoog om de volgende motie in te dienen. Op de desbetreffende vraag heb ik niet echt een duidelijk antwoord gekregen, dus dien ik de motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) wordt gesproken over concessieoverstijgende onderwerpen zoals betaaltechnieken;

overwegende dat het van belang is dat in de uitwerking van het spelregelkader met betrekking tot het betaalsysteem binnen het openbaar vervoer door het NOVB rekening wordt gehouden met nieuwe aanbieders van mobiliteitskaarten en diensten;

verzoekt de regering om de nieuwe aanbieders van mobiliteitskaarten en diensten te betrekken bij het opstellen van dit spelregelkader,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (34042).

De heren Hoogland en Houwers zien af van een inbreng in tweede termijn.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. De heer Bashir heeft gevraagd waarom het invoeren van de single check-in/check-out zo veel tijd kost. Mevrouw Dik-Faber had het archief op orde en zei dat we hier al zeven jaar mee bezig zijn. Het gaat niet eenvoudig. Ik kom er zo op terug bij de behandeling van de motie van de heer Van Helvert. Ik herhaal dat tijd niet de drijfveer is. Het feit dat we het nu gaan regelen is voor mij de drijfveer. Ik kom daar zo op terug, maar zeg dit alvast in antwoord op de vraag van de heer Bashir.

Ik kom te spreken over de verschillende opstaptarieven. De decentrale overheden hebben de vrijheid om zelf hun tarieven vast te stellen. Dat geldt ook voor het opstaptarief. Deze tarieven kunnen van elkaar verschillen op verschillende trajecten. Zo is het geregeld. We hebben geregeld dat het geen dubbele opstaptarieven zijn. Het systeem zoals het is, laat het op deze manier toe. Ik wil niet ingrijpen in de decentrale bevoegdheden, zoals de stok achter de deur en de prijsstijgingen. Ik denk dat dit het fundament weghaalt onder de wijze waarop we het ingericht hebben.

In de motie-Van Helvert op stuk nr. 15 wordt de regering verzocht om een tijdsplan te komen voor het in- en uitchecken. Ik heb daarover gezegd wat ik daarover gezegd heb. Ik vind het belangrijk dat dingen zorgvuldig gebeuren, maar vind het uitstekend om met een tijdsplan te komen. Ik zal dat in het NOVB agenderen, zodat alle partijen daarover hun zegje kunnen doen. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer.

De motie-Van Helvert op stuk nr. 16 gaat over de mobiliteitskaart. De achterliggende gedachte over en wens voor een gelijk speelveld voor mobiliteitskaartaanbieders ondersteun ik. Het middel dat de heer Van Helvert voorstelt, de wholesaleprijzen, kan ik echter niet steunen. Immers, ook dan tast ik het concessiesysteem aan. Dat wil ik niet. Daarom ontraad ik deze motie. Ik kom op de motie van mevrouw De Boer.

De **voorzitter**:
De heer Van Helvert wil nog even het woord over de vorige motie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik houd de motie nog heel even aan om te bekijken of ik de formulering, het middel, iets kan aanpassen.

De **voorzitter**:
De constructie "heel even aanhouden" kennen wij niet. Ik vind haar wel leuk hoor.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wat suggereert u dan? U begrijpt wat ik wil doen, voorzitter. Wat zou uw suggestie zijn?

De **voorzitter**:
Wilt u de motie intrekken of gaat u haar aanhouden?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik pas haar iets aan, voordat we erover stemmen. Hoe noemt u dat dan?

De **voorzitter**:
U houdt de motie dan aan en komt vervolgens met een nieuwe versie. Er komt dan een aangepaste motie-Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Prima, dan ga ik dat doen.

De **voorzitter**:
We zien dat met belangstelling tegemoet.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Over de motie op stuk nr. 17 hebben we al het nodige debat gevoerd. Ik laat het oordeel daarover aan de Kamer.

In de motie op stuk nr. 18 wordt de regering verzocht om nieuwe aanbieders van mobiliteitskaarten en diensten te betrekken bij het opstellen van het spelregelkader. Dat kan ik volmondig toezeggen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dan trek ik de motie in.

De **voorzitter**:
Aangezien de motie-De Boer (34042, nr. 18) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik dank de staatssecretaris voor haar aanwezigheid en deelname aan het debat.

We stemmen dinsdag over de amendementen en de moties. Ik schors de vergadering tot 14.00 uur. We hebben dan een regeling van werkzaamheden.

De vergadering wordt van 12.13 uur tot 14.00 uur geschorst.

Voorzitter: Van Miltenburg